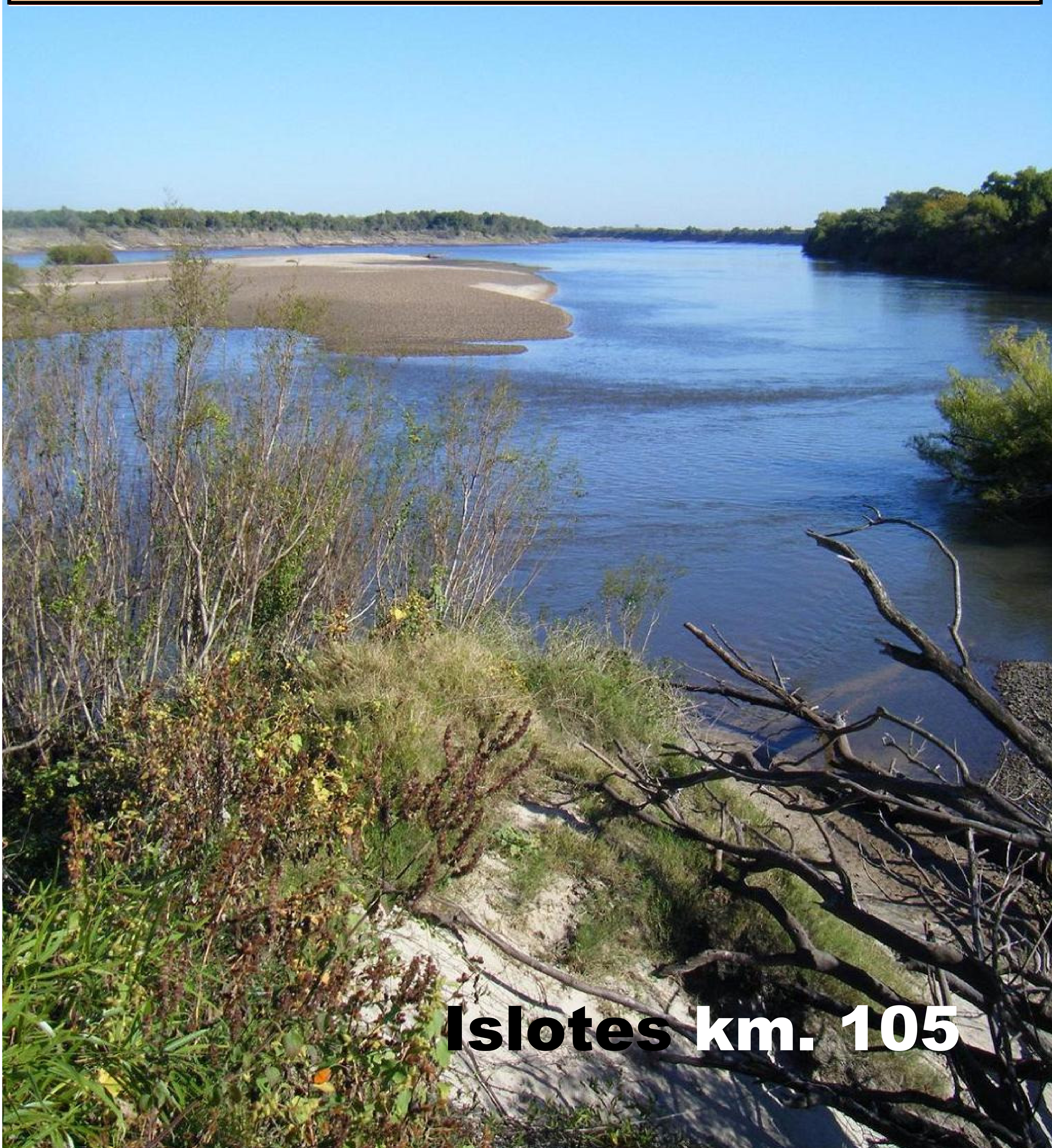
Revista digital

SORIANO FLUVIAL

Nº 2 - JUNIO 2013

Por Emilio Hourcade Leguísamo



Islotes km. 105

Ing. Roberto Armenio

Un ingeniero de Giuseppe Garibaldi en el Río Negro

Muchos proyectos de canalización se trazaron sobre el Río Negro, y en este caso nos referiremos al que presentaron el 22/11/1888 al Presidente de la República Teniente General Don Máximo Tajes, el Ingeniero Militar Roberto Armenio y Tito D. Marengo.

El Ingeniero Roberto Armenio, era de nacionalidad italiana, nacido en Nápoles en el año 1836, y para conocer algo más de su vida, recurriremos a lo publicado por el Cap. Mariano Cortés Arteaga en el Boletín de Informaciones (Nº 13 y 14) del Estado Mayor del Ejército, en marzo de 1933: ***"…hijo de un noble napolitano, José Armenio, casado con Carolina Camphore, integrante de la Corte del entonces Rey de las dos Sicilias, cuya capital era Nápoles.***

Educado en ese ambiente cortesano, ingresó a la Escuela de Cadetes del Ejército Borbónico, donde estudió y se recibió de Oficial, luego siguió el curso de Ingeniero Militar, para luego de culminarlo, ingresar en el Arma de Ingenieros del Ejército Borbónico.

A pesar de haberse formado en un ambiente monárquico, tenía marcadas tendencias republicanas, por lo que abandonó las filas del ejército donde servía, incorporándose a la fuerza del legendario Garibaldi, quien le confirió el grado de Capitán de su Estado Mayor.

Garibaldi tenía gran afecto y estimación por Armenio, y lo conservó a su lado como Ayudante.

Actuó en todas las andanzas de Garibaldi y, unificada Italia, quedó incorporado con otros oficiales garibaldinos al Ejército regular con el grado de Capitán de Ingenieros.

En esta nueva situación actuó poco tiempo, porque una incidencia con un superior, con un Coronel de su Ejército, lo obligó a retarlo a duelo. Realizado el lance, dejó muerto en el campo de Honor a su adversario, y este hecho le obligó a salir de Italia, pasando a refugiarse a Francia.

Cuando Garibaldi interviene en la guerra Franco-Prusiana de 1870, Armenio nuevamente se pone a las órdenes del Libertador de Italia.

Durante esta campaña fue herido en una pierna en la acción de Dijon, en la que mantuvieron una encarnizada lucha las fuerzas Garibaldinas contra los Alemanes.

Terminada la guerra, se radicó en París, y de aquí pasó luego al Brasil, donde prestó servicios de carácter militar por espacio de dos años.

De regreso a Francia, y encontrándose nuevamente radicado en París, entabló relaciones con el Coronel Don Juan José Díaz, Ministro Plenipotenciario de la República, quien, cumpliendo instrucciones del General Santos, lo contrató para pasar a prestar servicios en nuestro país, firmando el contrato con fecha 15/02/1882 que en su artículo 1º decía que "Don Roberto Armenio Ingeniero Civil y Militar se compromete a prestar sus servicios profesionales al Gobierno de la República Oriental del Uruguay, durante seis años consecutivos".

Una vez llegado a Montevideo, creó y organizó a iniciativa del General Santos, una oficina de Ingeniería Militar, que pasó a depender directamente del Ministerio de la Guerra.

En esta oficina el Ing. Armenio realizó importantes estudios de carácter técnico militar, dentro de los que se destacan:

- ***En 1882 publica un trabajo sobre Defensa Marítima y un proyecto de torre blindada para el armamento de la Defensa de Montevideo.***
- ***Bajo su dirección se construyeron una gran cantidad de mapas y planos de suma importancia, como "Ferrocarril de Asunción a Paraguaná sobre el Atlántico"; "Mapa general de los ferrocarriles existentes"; "Las Fronteras Militares de la República Oriental del Uruguay"; "Mapa Orográfico e Hidrográfico de la Provincia de Río Grande del Sur"; "Mapa de la Laguna Merin"; "Mapa del Río Uruguay", entre otros.***
- ***Realiza un importante estudio para la organización de la defensa del país, el cual es editado y publicado por el Ministerio de Guerra y Marina como "publicación reservada: Para uso exclusivo de la Oficialidad en servicio activo del Ejército y la Armada de la República".***

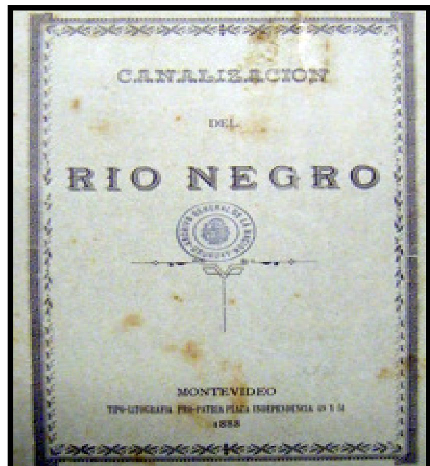
El mismo Ing. Armenio, en nota de fecha 17/03/1884 enviada al Ministro de Guerra y Marina Don Máximo Tajes explica las causas que motivaron sus estudios científicos: "Parte de la prensa bonaerense

ha hablado del Río Uruguay, insinuando que la exclusiva posesión de dicho río es de la República Argentina, aún cuando aquel pertenezca en común a los Estados ribereños, esto es, al occidental y al oriental o uruguayo. Últimamente también, se pretendió obtener la Isla de Flores para instalar allí un Lazareto Internacional.

Las antedichas pretensiones argentinas han llamado mi atención sobre la defensa de todas las fronteras de la República y he considerado propicia la ocasión para hacer un estudio detallado acerca del estado actual de las fronteras, llegando luego a proponer los medios que tendría el Superior Gobierno de defenderse enérgicamente, ya contra el Imperio del Brasil, ya contra la República Argentina".

Según relata el Capitán Mariano Cortes Arteaga en su libro « Los Ingenieros Militares en nuestro pasado», Armenio tuvo una decidida influencia en la organización del Ejército, al respecto señala el historiador:

« ***. . . Armenio fue según he podido comprobar en su abundante correspondencia con el General Santos, su verdadero asesor técnico-militar. A su influencia debemos la organización del Parque y Escuela Nacional de Artes y Oficios, cuyos importantes talleres de armería, cartuchería, navales, de carretería, etc. atendían las necesidades del Ejército. La creación del Colegio Militar, del Hospital Militar; la defensa del Puerto de la Capital; la reconstrucción de la Fortaleza del Cerro, que se hallaba desmantelada y artillada con piezas antiguas y pequeñas, colocándole en batería piezas de Artillería moderna y de gran calibre, fue obra de previsión patriótica y digna de aplauso. . . .»*** **http://www.ingenierosmilitares.org.uy/ingmil/otros/infoarmenio.htm**



El 22 de noviembre de 1888, Armenio junto a Don Tito de Marengo, en representación de un Sindicato, se dirigen al Presidente de la República Teniente General Don Máximo Tajes presentándole un proyecto sobre "Canalización del Río Negro", pidiéndole que lo sometiera a consideración de las Cámaras, pero, no habiéndolo hecho el Poder Ejecutivo, los interesados se presentaron directamente a la Cámara de Representantes el 18 de febrero de 1889 pidiendo que se tomara en consideración el proyecto.

La Cámara lo recibió y lo pasó a estudio de su Comisión de Fomento, la que nunca se expidió al respecto.

En relación a este proyecto, se encuentra en la Biblioteca Nacional una publicación editada por la Tipo-Litografía "Pro Patria" y de la cual extraemos los siguientes conceptos:

"Presentamos proyecto sobre Canalización del Río Negro y sus afluentes, principalmente los ríos Yi y Tacuarembó, sobre fundación de Colonias Agrícolas e Industriales en los Departamentos que bañan sus aguas y la construcción de Tranvías – Ferrocarriles y Telégrafos convergentes al Río Negro.

De los muchos ríos que cuenta la República, ninguno tiene tanta importancia por su privilegiada situación topográfica como el Río Negro, que nace en el Brasil, atraviesa el centro de la República, baña 7 de sus principales Departamentos y desagua en el Uruguay.

La canalización del Río Negro, pondría en comunicación por vía fluvial, la capital de la república con la frontera del Brasil.

El proyecto tiende a destruir los perjuicios que se producen en las épocas que cesan las lluvias, por medio de canales laterales destinados para abrevaderos y para el riego de terrenos adyacentes.

También dejaremos establecidos los lavaderos de lana, que consideramos de urgente e indispensable necesidad, con los que aumentará muchísimo el precio de este artículo que constituye una de las principales riquezas de este país.

El canal principal será el del Río Negro y estará dividido en 3 secciones separadas por esclusas.

En las tres secciones a que nos referimos, que abarca toda la extensión del Río Negro en el territorio nacional, el canal principal podrá construirse sin ningún inconveniente y será navegable para buques de cabotaje, por buques de poco calado construidos expresamente y por barcos y chatas especiales, destinadas para la carga, descarga y conducción de mercaderías.

Si fuese necesario ligar una u otra sección del canal principal con tranvías o ferrocarriles, se construirán por la Empresa, pero la extensión que tengan y los parajes en que se coloquen, serán fijados oportunamente y después de terminados los estudios definitivos para los que pedimos 18 meses a contar desde la fecha de la concesión.

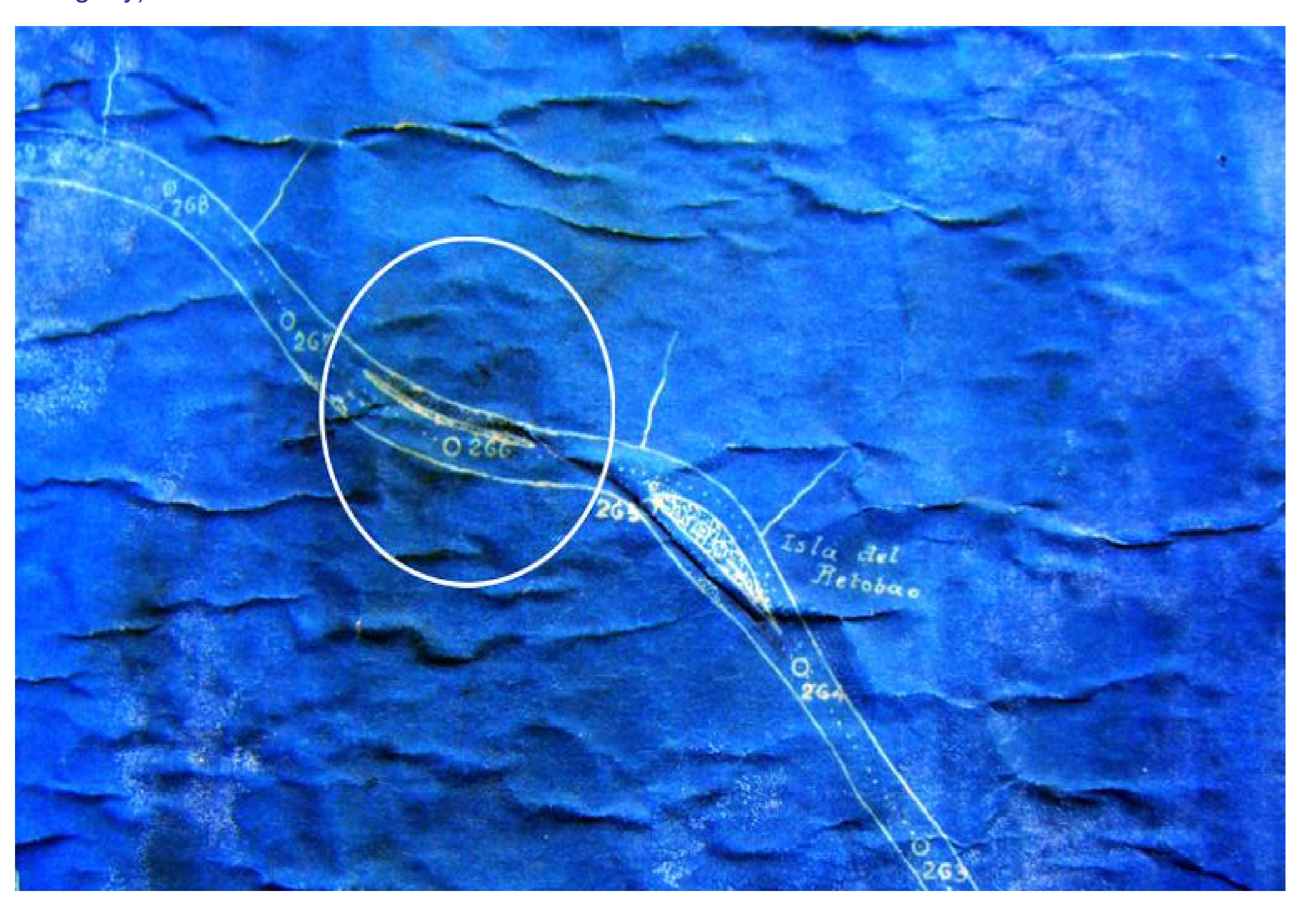
Este término no es exagerado, teniendo en cuenta que los estudios definitivos han de comprender los que son indispensables para rectificar, regularizar y ensanchar los río Negro, Yi y Tacuarembó, para fijar estaciones fluviales, determinar represas y depósitos, no solo respecto al canal, sino también a las colonias agrícolas, tranvías, ferrocarriles y telégrafos que nos comprometemos establecer.
Las obras de canalización quedarán concluidas después de 6 años y para financiar esta obra se solicitará:

- ***Autorización para disponer libremente de la piedra y arena que se saque al canalizar y que no sea aplicada en las obras.***
- ***Introducción libre de derechos de todos los materiales, útiles, enseres, maquinarias y demás necesarios para la construcción de la obra.***
- ***Exoneración del pago de todo impuesto o contribución a la empresa y sus propiedades durante los primeros 20 años de su fundación.***
- ***Derecho de la empresa para cobrar un impuesto a los buques que naveguen los canales***
- ***Fijación de un precio para quienes quieran servirse de los canales, abrevaderos y de riego, como así mismo de los lavaderos de lana.***
- ***Expropiación por causa de utilidad pública de los terrenos contiguos a los canales hasta un kilómetro por cada lado. Los terrenos sobrantes después de aplicar los necesario a las obras de canalización, aprovechando la fuerza motriz hidráulica, se destinarán a fomentar grandes centros industriales que deberán utilizar preferentemente la materia prima que produce el país (fábricas de tejido, de papel, de jabón, de velas, destilerías, curtiembres, molinos, astilleros, etc., etc.).***
- ***El término de la concesión será de 90 años. Vencido ese plazo, las obras de la Empresa y sus acciones, pasarán a ser propiedad de la Nación.***
- ***El Estado durante el término de la concesión, no podrá consentir que se establezca ningún ferrocarril en dirección paralela al Río Negro a menor distancia de 15 leguas por cada lado del canal principal.***
- ***Las colonias agrícolas que se crearán no bajarán de diez y tendrán cada una veinte leguas de extensión, siendo debidamente delineadas, destinando los terrenos necesarios para fundar pueblos, chacras, caminos, calles, edificios públicos, escuelas, etc.***
- ***Cada colono tendrá derecho por lo menos a diez hectáreas de terreno y la Empresa le suministrará útiles de labranza, semillas, animales y materiales para edificar.***
- ***El colono pagará a la Empresa los anticipos que le haga y el terreno que le entregue en 20 anualidades, con solo el interés del 8% anual sobre la deuda.***
- ***Las colonias industriales se establecerán inmediato a los canales y se destinarán principalmente a utilizar la materia prima que produce el país en la fabricación de los artículos que hemos hablado antes.***
- ***La Empresa se compromete a introducir en sus colonias 5000 familias por el término de 10 años.***
- ***Los tranvías, ferrocarriles y telégrafos pondrán en comunicación las colonias agrícolas e industriales con los principales centros rurales y de población.***

Cabe indicar que el Ingeniero Armenio trabajó junto a Virgilio Sampognaro, por quien sentía un afecto paternal, llegando incluso a actuar de padrino en un duelo que éste tuvo con el General Chiappara.
Por otro lado, cuando Armenio, a raíz de un incidente personal con el Ministro de Guerra General Don Pedro de León se vio obligado a retarlo a duelo, nombró al Sr. Sampognaro, a pesar de su poca edad, para que lo apadrinara. El duelo finalmente no se realizó.
Sampognaro fue el encargado de realizar los sondajes en el año 1899 para determinar el lugar donde debía construirse el muelle en Dolores (Soriano) cuando trabajaba como ayudante del Ing. Víctor Benavídez del Ministerio de Obras Públicas. (Libro Río San Salvador – Año 2011 – Emilio Hourcade)
Por otro lado, y más precisamente en el año 1902, Virgilio Sampognaro estuvo cumpliendo tareas de sondajes en el “Paso de Barrientos” del Río Negro, cuando ocupaba el cargo del Jefe del Tren Nacional de Dragado.
Para finalizar, mencionaremos que el Ingeniero Armenio vivirá sus últimos días en una humilde casa, producto de la bancarrota en que cayó embarcado en proyectos que no le fueron redituables.
Abandonado, en la pobreza y lejos de su familia, muere el 25 de diciembre de 1900 a los 64 años de edad.

ISLOTES EN KM 105 DEL RIO NEGRO

Un kilómetro río abajo de la "Isla del Retobado", última isla que tratamos en la edición Nº 1 de la Revista "Soriano Fluvial", se encuentran una serie de islotes que han perdurado por varios años y que se resisten a desaparecer, soportando la arremetida de las grandes corrientes de agua.
Ya en la travesía realizada por el Río Negro por Mariano Berro junto a Braulio Goñi y Máximo Esponda en la chalana "El Gaucho", publicada en el diario "El Día" de fecha 05/11/1907, y a la cual nos referimos en la edición anterior, al llegar a este paraje expresa: ***"A las 12 menos 20 alcanzamos el puerto del Retobao, y la isla que le sigue… Minutos después encontramos varios islotes restos de alguna isla que los canalizos formados por la crecida van royendo por grados".***
Luego finaliza diciendo: ***"La isla que se sigue es extensísima, la mayor vista hasta ahora".*** La expresión "que se sigue" en este caso significa "que se infiere", "que se deduce", por lo que Berro deducía que estos pequeños islotes serían el resto de una gran isla, ***"la mayor vista hasta ahora"***, que erosionada por la corriente, se había convertido en una serie de islotes.
Observando el mapa del Río Negro efectuado en el año 1909, por la Oficina Hidrográfica y basada en los estudios efectuados desde diciembre 1907 a junio 1908, o sea contemporáneo al escrito legado por Berro, vemos dibujado un largo islote en el km. 266 (recordemos que este plano tiene marcado el km. 0 en Paso de los Toros, mientras que planos posteriores y actuales, marcan el km. 0 en la desembocadura del Río Negro en el Río Uruguay).



PLANO DEL AÑO 1909

También podemos ver éste islote, en el Plano XI del Río Negro, confeccionado por la Oficina Hidrográfica y fechado en febrero de 1910 y que comprende desde el km. 263 al km. 284. Acá también el km. 0 corresponde a Paso de los Toros, por lo que si tomamos como km. 0 la desembocadura del Río Negro en el Río Uruguay, el plano va desde el km. 87 al km. 108.
En él se aprecia claramente la Isla del Retobao separada del Departamento de Soriano y más abajo, unos pequeños islotes y un islote largo del cual poco quedó.
A continuación reproducimos el plano mencionado.

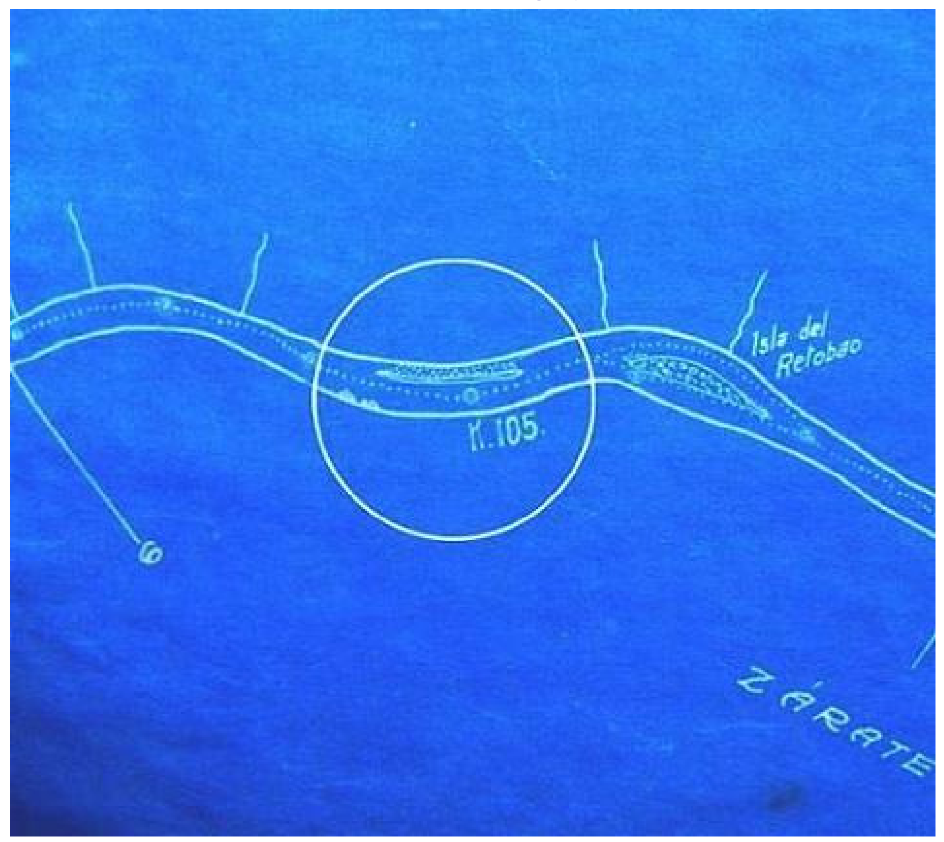
ISLOTES KM. 105

ISLA DEL RETOBAO

Salto Grande de Cololé 1:2500

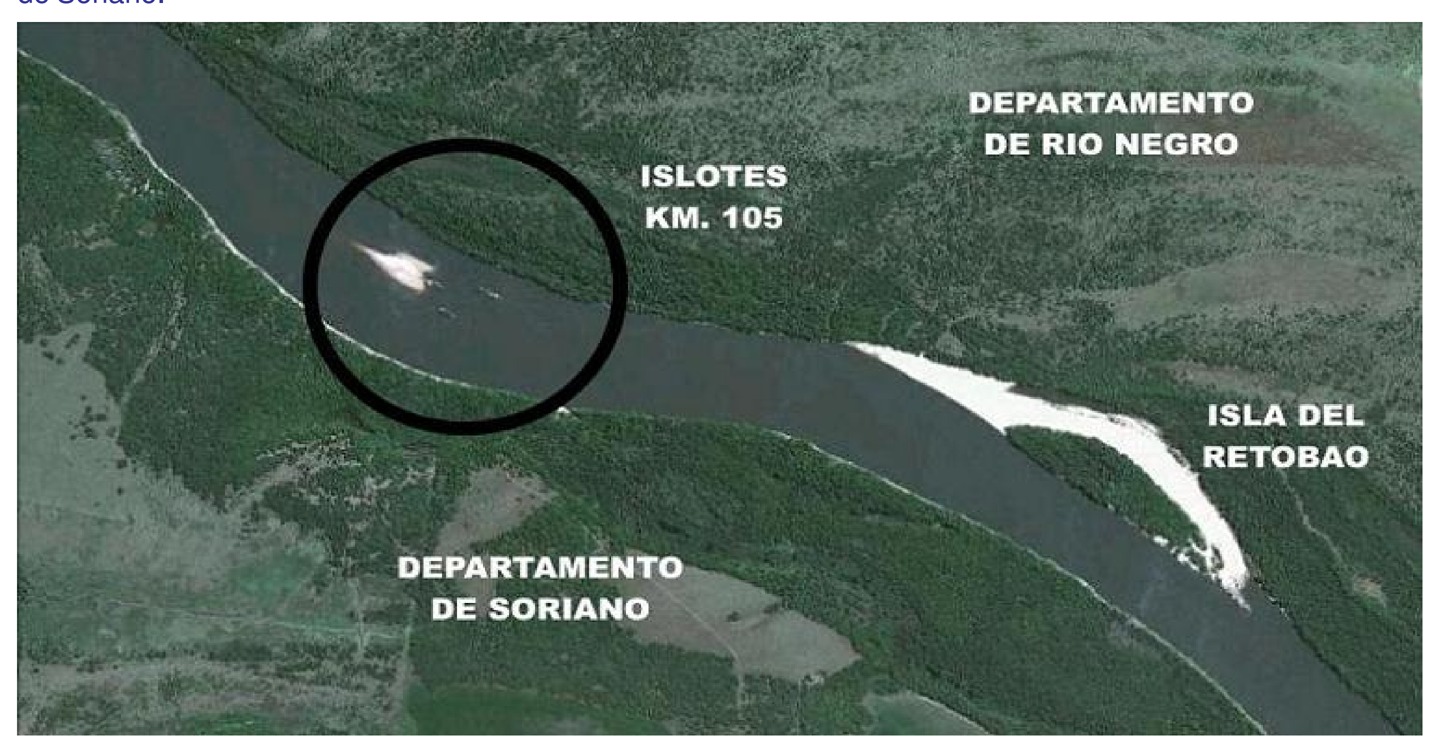
PLANO XI DE LA OFICINA HIDROGRAFICA - FEBRERO 1910

Similar imagen es la que se observa en el plano confeccionado por la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Obras Públicas en la década de 1920 y que reproducimos seguidamente (obsérvese que se ubica en el km. 105 por tomarse el km. 0 en la desembocadura del Río Negro)



PLANO DIRECCION DE HIDROGRAFIA DE LA DECADA DE 1920

En la actualidad podemos describirlos como varios pequeños islotes que sobresalen del agua cubiertos mayoritariamente de sarandíes y algún viraró.
El lecho del río allí es mayoritariamente compuesto de pequeñas piedras, pero en la punta de abajo se descubre un gran banco de arena.
El pequeño canal se ubica entre estos islotes y el Departamento de Río Negro, formándose una corredera que aumenta su fuerza en la medida que crece el caudal de agua por el nivel del río, a diferencia de lo indicado en los planos de 1909, 1910 y 1920, en donde marcan la línea de navegación entre los islotes y el Departamento de Soriano.



VISTA ACTUAL DE LOS ISLOTES DEL KM. 105



Dejando atrás la Isla del Retobao, encontramos varios pequeños islotes que disaminados en la superficie del agua, han resisitido por muchos años la fuerza de la corriente



Uno de los islotes y a la izquiera el Departamento de Río Negro, quedando en el medio el brazo de agua donde la corriente se concentra y ofrece una cierta profundidad para el cruce de pequeñas embarcaciones



Al fondo se ve la Isla del Retobao, mientras que con la bajante, afloran grandes bancos de piedras entre los islotes



El arrastre del río muchas veces nos sorprende con algún hallazgo, como esta punta de una espada quebrada que se encontraba entre los ilsotes que tratamos, quedando el misterio y la incógnita sobre el origen de la misma y la causa que llevó a que esta arma se partiera (Largo 28 cm Ancho 2,4 cm)



Sobre la costa del Departamento de Río Negro, la corriente aumenta y el agua dibuja algunos remolinos, mientras que los grandes bancos en donde se encuentran los islotes, afloran a la superficie con la bajante del río



Muestra clara de que el agua fácilmente cubre estos bancos son las pequeñas lagunas que en ellos se forman. Al momento de tomar estas fotos, la altura del río en Mercedes era 0,90 m., o sea 10 cm. por debajo del metro, que es el nivel normal



En las zonas más elevadas de estos islotes, la vegetación se mantiene, protegiéndolos de la acción devastadora de la corriente



La telaraña formada por las raíces de los sarandíes, resguardan lo poco que queda de estos islotes, pero muy difícil será que soporten la fuerza de las grandes corrientes en épocas de crecida



Luego de estos islotes, se extiendo un gran banco de piedra
que se vuelve arena en la punta río abajo



Vista del gran banco de arena que se forma río abajo de los islotes



Islotes km. 105 del Río Negro: Quedan atrás los islotes y río abajo seguiremos buscando nuevas islas para seguir conociendo

ISLA LAS CAÑAS o SANTELLAN o SALTO CHICO

Dejando atrás la "Isla del Retobao" y los islotes del km 105, navegando río abajo encontramos en el km 100 el llamado "Salto Grande" de Cololó, mientras que en el km. 93 se ubica el "Salto Chico".

Estos parajes se caracterizan por los fondos rocosos del Río Negro que dificultan o directamente obstruyen la navegación, salvo que el nivel de las aguas sea alto.

En esta ríspida zona del Río Negro es que encontramos la mención de una isla llamada "Las Cañas" y que no figura en los planos que hemos cotejado de los años 1909, 1910, 1920 o actuales.

Será el Inspector de Islas Don Ángel Álvarez que en inspección de las islas del Río Negro efectuada en el año 1888, elevará a la Junta Económica Administrativa un informe fechado 23/06/1888 en donde al llegar a este paraje del Río Negro expresa: ***"He visitado la isla denominada Las Cañas la cual se encuentra sin provecho alguno, cuya isla está en un estado bastante malo pues esta completamente arrasada, para su prosperidad su extensión es grande y con muchos cuidados podrá prosperar".*** (Expediente Junta E. Administrativa de Soriano 84/1888).

En este mismo expediente, al listar las islas del Río Negro, al referirse a la isla que tratamos, se la nombra como Las Cañas o Santellán.

Poco tiempo después, en un artículo publicado en el diario "El Teléfono" de Mercedes de fecha 25/01/1896, Mariano Berro, firmando el artículo con el seudónimo "Rober" hace una mención de las islas del Río Negro, indicando: ***"… para arriba de Mercedes están las islas….. Tres Bocas, Maletas y Salto Chico…."***

Luego agrega: ***"Esos feraces pedazos de nuestro territorio, casi todos ellos de propiedad fiscal, han permanecido siempre en el mayor abandono y sus estimadas maderas a merced de todos los que se tomaban el trabajo de emplear el hacha o el fuego en su destrucción; sucedió al fin que los árboles más nobles fueron destruidos, quedando los sin valor o espesura de renovales que a su vez volverá a derribar el hacha sino se les protege eficazmente".***

La isla "Tres Bocas" se encuentra en el km. 88 del Río Negro, la isla "Maletas" en el km. 90, mientras que el "Salto Chico" en el km. 93 como mencionamos al principio, y sería en ese lugar en donde se ubicaría la isla

mencionada por Berro.

Como mencionamos antes, también se la llamó Isla Santellán, y acá corresponde mencionar que el campo que se ubica en el rincón que se forma entre el Río Negro y la desembocadura del Arroyo Cololó era de la Sra. Emilia Lapitz de Santellán, adquiriéndolo en 1904 el Sr. Eduardo Pérez Olave.

Observando el plano de este campo, confeccionado por el Sr. Lerena en el año 1904, vemos la anotación de Isla Las Cañas justo en el lugar al que nos hemos estado refiriendo, a la altura del Salto Chico del Río Negro.



Plano del campo situado en la Barra del Arroyo Cololó en el Río Negro, en la 10ª Sección del Departamento de Soriano, en donde marcamos con un círculo el lugar donde se realiza la anotación Isla de las Cañas, lo que reproducimos ampliado en la imagen de la derecha

Otra mención de la Isla Las Cañas o De Las Cañas, la encontramos en un listado de islas ubicado en el Expediente de la Junta E. Administrativa de Soriano Nº 82/1893.

Ahora bien, en el plano del Río Negro del año 1910 confeccionado por la Oficina Hidrográfica, observando ese paraje encontramos que se marca la existencia de fondos rocosos pero no se identifica ninguna isla.

XI

OFICINA HIDROGRAFICA

PLANO DEL RIO NEGRO

DESDE EL PASO DE LOS TOROS A MERCEDES

K.263 A K.284

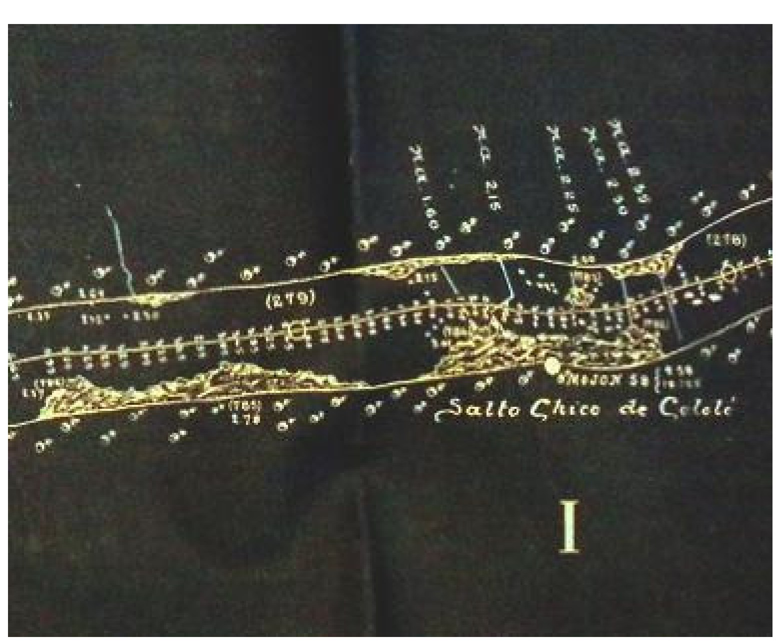
ESCALAS { PLANO 1:10000
DETALLES 1:5000

Montevideo Febrero de 1910

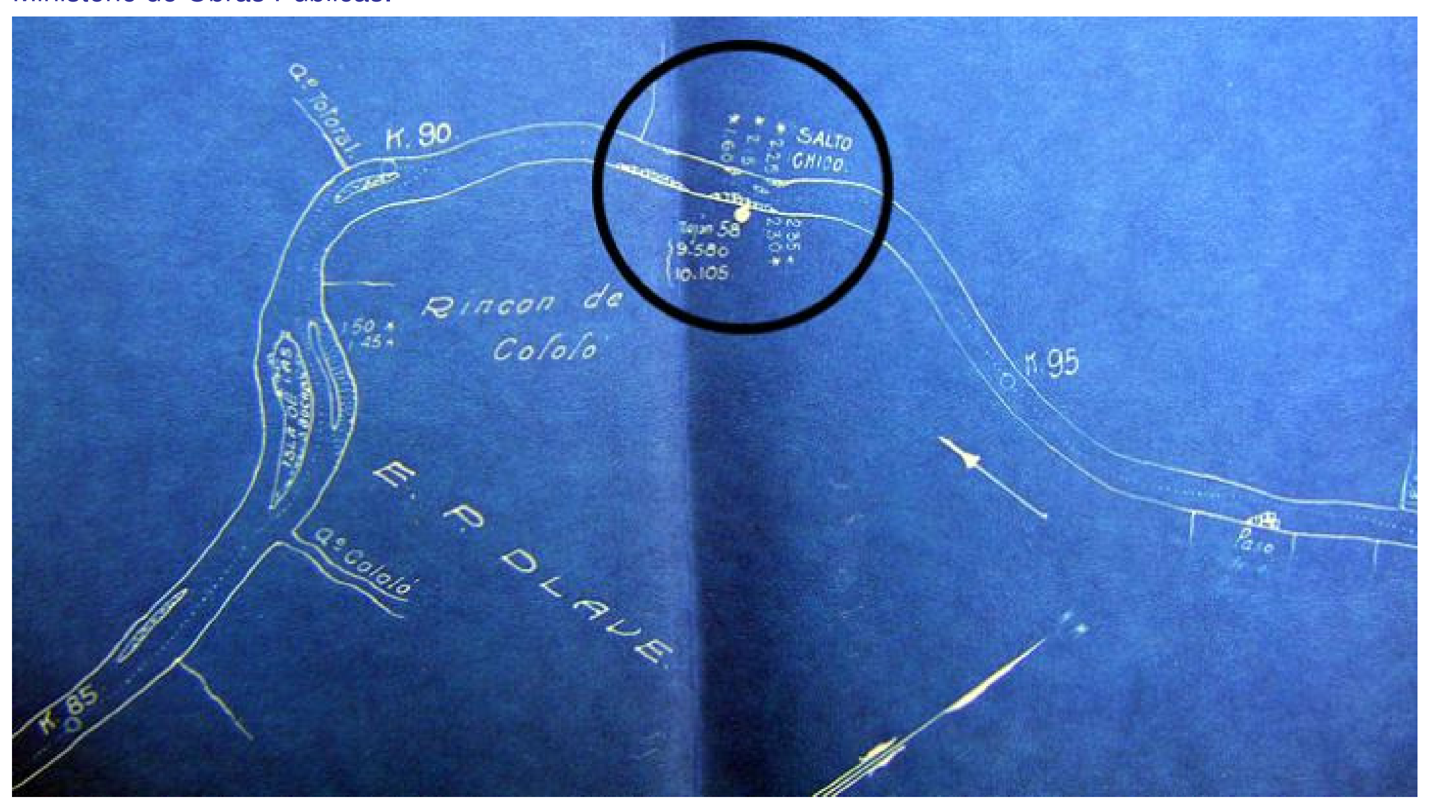
Salto Chico de Cololó

I

En el plano superior indicamos con un círculo el lugar donde se ubica la Isla Las Cañas o Santellán o Salto Chico, observando que solo se marca la presencia de rocas en el llamado Salto Chico de Cololó.
En la imagen de la derecha, ampliamos la vista de esa zona del mapa



Misma situación se observa en el plano de la década de 1920 confeccionado por la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Obras Públicas.



Pero si usamos los adelantos tecnológicos y observamos una fotografía actualizada de esa zona, podemos ver como se dibuja la presencia de una formación similar a una isla muy próxima al Departamento de Soriano de aproximadamente 170 metros de largo por 40 de ancho. Visitando ese paraje, encontramos que hay una especie de isla separada por un zanjón de la costa de Soriano, por el cual corre el río cuando el nivel de las agua aumenta y queda seco en las bajantes, en un fenómeno que se repite en varias islas del Río Negro que producto de los arrastres de sedimentos han perdido su condición de tal.





Publicamos seguidamente una serie de fotografías que muestran el aspecto actual de la que presumimos es la llamada isla "Las Cañas" o "Santellán" o "Salto Chico", caracterizada por la presencia de un entorno rocoso. Un gran ejemplar de "Amarillo" marca la punta de abajo de la isla, mientras que las rocas demarcan su punta río arriba.

Abunda el "Amarillo", "Guayabo Blanco", "Laurel Miní", "Mataojos" y "Sauce", mientras que en la barranca que forma el brazo sur de la isla, favorecidos por el ambiente húmedo, muchos de los helechos llamados "Culantrillos" cubren la superficie.



Vista de la punta de abajo, en donde se observa a la derecha la separación de la costa del Departamento de Soriano

Corresponde aclarar que existe otra isla llamada "de las Cañas" en el Río Negro, pero que se ubica en el km. 28 de este río y que se marca claramente en los planos actuales.

Justamente con respecto al nombre que lleva la isla que tratamos en este capítulo, podemos indicar que fue nombrada "Salto Chico" por estar justamente en ese paraje del Río Negro; fue llamada "Santellán" por estar junto al campo de la Sra. Emilia Lapitz de Santellán y con respecto al nombre "Las Cañas" podemos remitirnos al libro Nombres y Lugares de Soriano del Lic. José Olazarri, que nombra "Laguna Cañas": ***al des-***

agüe S de la laguna Misteriosa en el Rincón de Cololó, que luego de orientarse hacia el arroyo, se vierte en el Río Negro.

La laguna Misteriosa es la que se identifica como Laguna Grande en el plano del campo de Eduardo Pérez Olave que reproducimos anteriormente, ubicada a poca distancia de la Isla Las Cañas, por lo que fácilmente podemos relacionar el nombre de la isla con el desagüe de dicha laguna



El contorno Norte de la isla se caracteriza por el fondo rocoso que forma parte del llamado Salto Chico de Cololó



Importantes formaciones rocosas sobresalen en la superficie y se internan en el Río Negro, en una zona en donde la navegación solo es permitida a embarcaciones de poco calado y que igualmente debe hacerse con cuidado, dada la cantidad de grandes rocas que afloran del lecho del río y permanecen apenas sumergidas



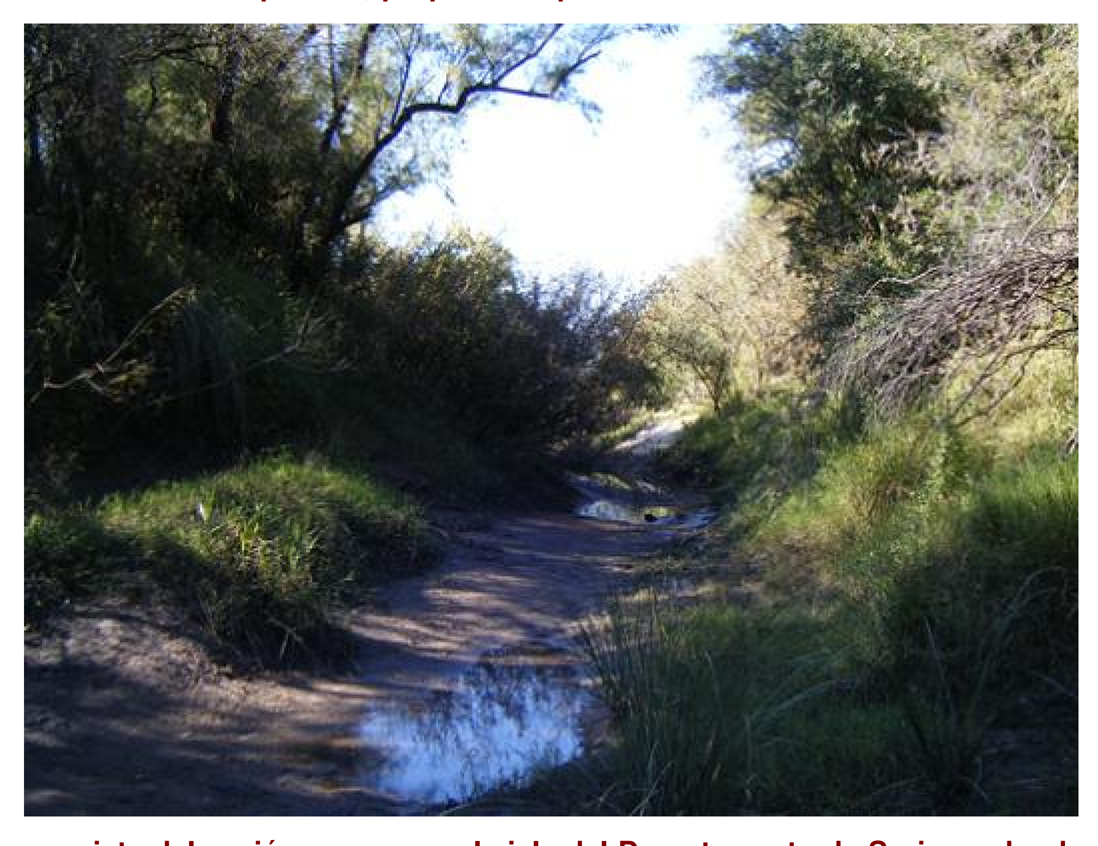
Norte de la que sería la llamada Isla Las Cañas, en donde las rocas son el común denominador en toda la costa



La costa Sur de lo que sería la Isla Las Cañas muestra un gran zanjón que la separa de la costa del Departamento de Soriano, el cual dependiendo del nivel del Río Negro, tendrá agua o estará seco



En la costa Sur de la isla, que da paso al zanjón que lo separa de Soriano, muchos Culantrillos cubren la superficie, propiciados por el ambiente de humedad



Nueva vista del zanjón que separa la isla del Departamento de Soriano, donde se aprecian algunos charcos que quedan luego que el río baja y no alcanza a inundarlo



Otra vista en donde se observa a la derecha, lo que sería la Isla Las Cañas y a la izquierda la costa del Departamento de Soriano

UBICACION GEOGRAFICA DE LAS ISLAS O PARAJES TRATADOS HASTA EL MOMENTO EN LA REVISTA DIGITAL SORIANO FLUVIAL

GUALEGUAYCHU
Nuevo Berlín
ISLOTES KM. 105
20
ISLA DEL RETOBAO
55
3
Pueblo Palmar
136
Rincón de Cololó
Represa Constitución
BUENOS AIRES RUTA 14
PAYSANDÚ RUTA 24
24
San Dios
Río Negro
Villa Darwin
FRAY BENTOS
ISLA LAS CAÑAS o SANTELLAN o SALTO CHICO
ISLA LARGA
2
Los Arrayanes
ISLA DEL TEMBLADERAL
Andresito
14
MERCEDES
21
95
2
Villa Soriano
96
Palmitas
Dolores
105
Río San Salvador

BALSAS Y BOTES EN LOS PASOS DE SORIANO

CONTINUACIÓN (Ver Revista Digital SORIANO FLUVIAL Nº 1)

Culminamos el capítulo anterior, haciendo mención al reclamo efectuado por Salvador Erramposé ante la Junta Eco. Administrativa, ante la dificultad que le ofrecían los vecinos para el uso del "Paso Laureles", ubicado en la desembocadura de este arroyo en el km. 176 del Río Negro.

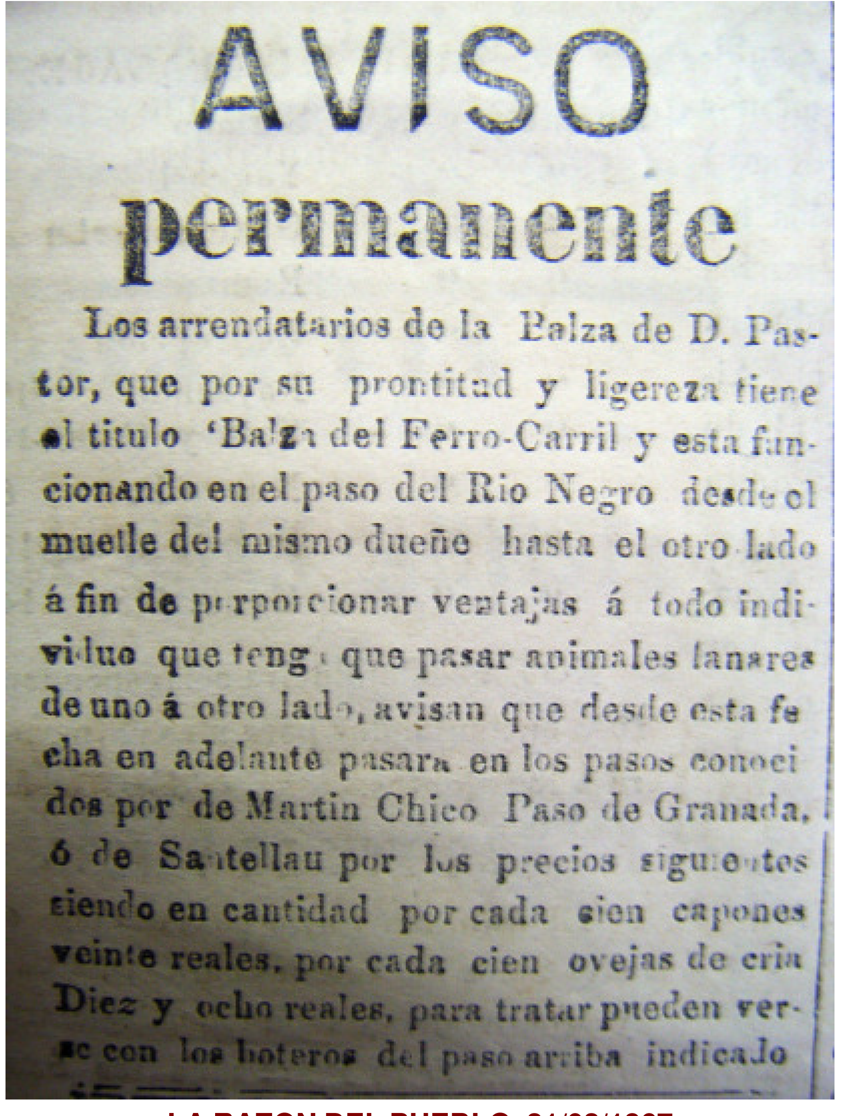
Pues bien, Juan Irigoyen, en representación de Salvador Erramospé, arrendatario éste último del campo de Juan Mac Coll en el partido del Tala y Laureles se presenta ante la Junta y dice: ***"Que habiendo dispuesto trasladar su domicilio el expresado Erramospé, para fijarlo en la parte Norte del Río Negro a donde intenta llevar sus ganados que consisten en mil animales vacunos aproximadamente y algunos caballos y yeguas, operando el pasaje del Río Negro en el paso denominado de "Los Laureles", los ocupantes y propietarios del campo en la parte Sud, adyacente al paso, que lo son Don Pedro José Centurión y Don Patricio Gabito, se oponen, sin razón ni motivo fundado, a que Erramposé efectúe su libre pasaje y el de sus ganados por el citado paso, pretestando que no es paso real".***

Luego continúa expresando que: ***"Pero hay más, Señor Presidente; si esos propietarios u ocupantes tienen derecho de privar el pasaje de ganados por un paso público transitado desde tiempos inmemoriales por haciendas y vehículos de toda clase, según es de pública notoriedad, otros propietarios de tierras adyacentes a los demás pasos del mismo río, como lo son los del Palmar y Navarro, con igual derecho prohibirán el libre pasaje de las haciendas, que intentaren transitar por dichos pasos y esto sería monstruoso por la serie de perjuicios que causaría a los transeúntes y dueños de ganados conducidos en cualquiera dirección de Sud a Norte y viceversa del Río Negro".***

La Junta, en fecha 25/12/1877 decretará: ***"Ofíciese al Teniente Alcalde de la 7ª Sección Don Segundo Meza, para que si es como dice el recurrente, notifique a los Sres. Centurión y Gabito que no pueden impedir el libre pasaje de las haciendas a que se refiere el Sr. Erramospé".*** (Exp. 28/1877 Junta Eco. Administrativa)

Antes de seguir adelante, corresponde hacer mención a la llamada "Balza del Ferrocarril", que en definitiva, nada tenía que ver con el ferrocarril (el cual no había llegado aún a Soriano) y que debía su nombre a su ***"prontitud y ligereza".***

En el diario mercedario "La Razón del Pueblo" de fecha 21/02/1867 encontramos el aviso que reproducimos, y en donde vemos que se mencionan los pasos de "Martín Chico" y "de Granada o de Santellán", además del pasaje que realiza desde el muelle de su propiedad.



AVISO

permanente

Los arrendatarios de la Balza de D. Pastor, que por su prontitud y ligereza tiene el titulo 'Balza del Ferro-Carril y esta funcionando en el paso del Rio Negro desde el muelle del mismo dueño hasta el otro lado á fin de proporcionar ventajas á todo individuo que tenga que pasar animales lanares de uno á otro lado, avisan que desde esta fecha en adelante pasara en los pasos conocidos por de Martin Chico Paso de Granada, ó de Santellan por los precios siguientes siendo en cantidad por cada cien capones veinte reales, por cada cien ovejas de cria Diez y ocho reales, para tratar pueden verse con los boteros del paso arriba indicado

LA RAZON DEL PUEBLO, 21/02/1867

No hemos podido ubicar fehacientemente donde tenía su muelle D. Pastor, y con respecto a las pasos mencionados, podemos decir que "Martín Chico" es un paraje ubicado en el km. 59 del Río Negro, mientras que "de Granada o de Santellán", podemos relacionar solamente a los campos que fueran

de propiedad de la viuda de Santellán, doña Emilia Lapitz de Santellán, en el km. 90 del Río Negro, en la esquina que se forma río arriba de la desembocadura del Arroyo Cololó en el Río Negro.

También el Río San Salvador fue escenario de esta actividad, y así podemos remontarnos a la primera mención que sobre una balsa en este río se hace, recordando el testimonio legado por Eusebio Giménez, cuando aproximadamente en el año 1860 y siendo un niño, viajó desde Mercedes a Dolores junto a su padre, mencionando la presencia de una mujer, que a cargo de un bote, transportaba a los viajeros de una costa a otra del Río San Salvador: ***"El segundo descanso fue en el Paso San Salvador, donde nos encontramos con un pequeño rancho de palo a pique propiedad de doña Candelaria Cuevas, una criolla de raza, viuda de tres maridos, la que residía allí desde la muerte del último, entregada al cuidado de algunas vaquitas que ordeñaba para hacer quesos, y en el transporte de las personas que iban o venían de Dolores. Mi padre, después de darle las buenas tardes, le preguntó por el botero, contestándole que no había otro que ella. En el acto nos miramos mi padre y yo con fijeza, interrogando si estaríamos seguros, pero ella lo comprendió al momento, y dirigiéndose a mi, me dice: no tenga cuidado patroncito, hace muchos años que manejo el remo y además se nadar como el capincho, así que, desensillen nomás los caballos pa´ que naden con libertad, mientras tanto sírvanse un mate que el agua esta caliente y recién le cambeo la cebadura. Al rato tomó los recados, los colocó en el bote, que por cierto no era muy grande, guardando el equilibrio necesario para no tumbarlo y nos llamó para que ocupásemos nuestro lugar, ella en el medio y en actitud de remar. Como debían pasar también los caballos, nos enseñó la operación para que entrasen al agua con facilidad, saliendo todo perfectamente. Para mi todo esto era una novedad, sobre todo ver a una mujer remando, cosa ahora tan general en nuestros deportes interesantes. Doña Candelaria había aprendido el oficio con su segundo y tercer marido, un genovés, que según ella murió de un pasmo real y de quien había heredado el bote. Cuando le decían por que no abandonaba el trabajo, contestaba que naides la sacaba de su rancho, que allí quería morir por que no conocía otra querencia".*** (Libro Río San Salvador – Año 2011 – Emilio Hourcade Leguísamo)

Verificando la existencia de esta mujer, encontramos que figura en el Libro de Bautismos de Santo Domingo Soriano, el bautismo de María Candelaria Cuevas Rodríguez en fecha 09/02/1797, quien había nacido el 02/02/1797, hija de Pablo Cuevas y Úrsula Rodríguez.

Por otro lado, en la Relación de lo recaudado por producto de Tomas de Razón en el mes de Setiembre de 1880, figura con fecha 04/09/1880 una venta efectuada por Candelaria Cuevas a A. Duarte. (Exp. 103/1880 Junta Eco. Administrativa)

Cabe indicar que este servicio se cumplía al principio en forma irregular, y así por ejemplo en nota fechada en Dolores, el 03/04/1876, la Comisión Auxiliar de Dolores informa que ***"se precisan para esta Comisión Auxiliar, seis Patentes de doce y medio peso, seis de seis y medio y una de chata, por lo que se devuelve la de Balza por cuanto en esta no existe ninguna".*** (Exp. 17/1876 Junta Eco. Administrativa)

Veremos más adelante algunos de los criterios que se tenían para diferenciar una "chata" de una "balsa", pero podemos decir que la primera era de mayor capacidad de carga, aunque ambas son embarcaciones de fondo plano.

En el Río San Salvador, volveremos a tener noticias de balsas, recién en 1886, ***"cuando se exhorta a que el dueño de la misma, Sr. Celesia, recomiende al peón que en ella trabaja, que siempre que pase algún vehículo, se levanten lo suficiente las puertas de la balsa, para así evitar desgracias personales. Todos estos comentarios surgen a raíz de un par de accidentes que en ella ocurrieron en esos días.***

El primero, el 11 de julio de 1886, cuando en momentos que se disponía a pasar en la balsa un carro del Sr. Belline, se alborotaron los caballos y se fueron al agua por la parte delantera de la balsa. El muchacho que se encontraba en el carro se salvó porque se tiró de la balsa, mientras que los caballos que eran tres, se ahogaron todos.

El segundo, tuvo como protagonista al Inspector de Escuela Sr. Braga, cuando el 31/10/1886 al dirigirse a Mercedes y pretender entrar en la balsa, los caballos que conducían al carruaje se asustaron y cayeron al agua. También en esta oportunidad se ahogaron los caballos, mientras que el Sr. Braga, que se hallaba dentro del vehículo, gracias a su serenidad, pudo evitar ser víctima de la catástrofe".
(Libro Río San Salvador – Año 2011 – Emilio Hourcade Leguísamo)

Volviendo a Mercedes, en el año 1877, el Secretario de la Comisión Eco. Administrativa de Soriano, consulta a la Comisión Eco. Administrativa de Paysandú sobre los criterios que esa Junta tenía para expedir patentes de chatas o balsas, respondiendo el Secretario Don Juan Julián de Azcúe, en nota fechada en Paysandú el 15/04/

1877 lo siguiente: ***"Esta Comisión Eco. Administrativa ha expedido patentes de Chatas y patentes de Balsas para un mismo río. La distinción que hace es que la Balsa es servida por maroma, y la Chata remolcada por otra embarcación. No me parece que debe tenerse en cuenta la arboladura ni la escotilla para clasificarla de Chata. Las mismas Balsas suelen tener y necesitan escotilla para achicar los botes sobre los cuales descansan"***(Exp. 22/1876-77 Junta Eco. Administrativa)
Las escotillas son las aperturas existentes en la cubierta, y cuando se dice ***"para achicar los botes sobre los cuales descansan"***, se indica que a través de esas escotillas se accedía a desagotar los botes en donde se apoyaba la balsa.
Antes de continuar con el tema, haremos un alto en Don Juan Julián de Azcúe, autor del informe precedente, encontrando un artículo publicado por el historiador Alberto Irigoyen Artetxe que lo reseña de esta manera:
"Educador, empresario y cronista. Nacido en Gipuzkoa en 1823, hijo de Juan José de Azcue y María Ignacia de Barrundi. Emigró hacia la India, pero el destino quiso que un huracán hiciera que llegara a Brasil y luego a Montevideo. Por su calidad de hombre culto y conocedor del francés, llegó a tener la cátedra en el Colegio de Estudios Comerciales inaugurado por el malagueño José de Mula y Rojas, abandonando este cargo a fines de la Guerra Grande y radicándose en la ciudad de Paysandú. En 1850 trabajó para el señor Ramón Vilar en un comercio de ramos generales, llegando a ser su apoderado; ese mismo año al retornar el propietario a Barcelona, se hizo cargo del comercio.
Logró ser poseedor de un floreciente establecimiento rural, pero perdió la totalidad de sus bienes en la Revolución del General Flores (1863-1865).
En 1858 creó una Casa de Cambios, notable adelanto para la época; llegando a emitir billetes bancarios, y a realizar transacciones directas con el Banco Mauá de Río de Janeiro y ambas capitales del Plata.
Se dedicó durante cuarenta años a la administración del hospicio público, siendo su mayor contribución su participación en el Comité popular durante la epidemia del cólera 1868, episodio en el que, junto al boticario milanés Federico de Capitani, fundaba un hospital en la ciudad de Paysandú.
Miembro de la Sociedad Española y la Sociedad Nacional, trabajó en la beneficencia hasta sus días finales.
Casado con Estefanía Laroulette de origen francés, fue su hogar durante muchos años centro intelectual de su ciudad, llegando a recibir a personajes de la talla del argentino José Hernández, creador del Martín Fierro, así como de muchos ilustres personajes exiliados, Eduardo Acevedo, Pablo de María, Carlos María Ramírez y Domingo Aramburu; conjuntamente con éstos fundaría el Ateneo de Paysandú. Fallece en Paysandú, el 14/01/1908".
http://www.euskomedia.org/aunamendi/965
Volviendo al tema de la consulta que había formulado Don Juan Soumastre, la respuesta recibida le dará elementos para negarle la patente de Chata solicitada por José Vivas, y ante esta negativas, éste último, en su calidad de Gerente de la Sociedad Progreso Fluvial, ***"poseedora de una chata en el río que se ocupa en el transito público"***, se presenta ante la Junta Eco. Administrativa de Soriano expresando que habiéndosele negado en fecha 28/03/1877 la patente para dicha chata, por parte del Secretario Don Juan Soumastre, ***"quien tiene la pretensión de obligarme a sacar patente de Balza, siendo así que yo no tengo Balza, pues la Sociedad Anónima Progreso Fluvial a quien yo represento, posee la chata expresada, que hay mucha diferencia a las Balzas, estas sin bien son de similar forma, no son de construcción ni tienen arboladura, y la chata que yo solicito patente es de construcción, tiene escotilla y arboladura y solo un profano en los conocimientos marítimos puede pretender que se confunda una cosa con otra, resultando de esto un perjuicio para el servicio público".***
Para finalizar, Don José Vivas solicita que se le expida patente de chata, estando dispuesto a recibir la visita de los peritos que la Junta decida enviar a inspeccionar la embarcación.
La Junta recibe el planteamiento y decide nombrar una comisión para que efectúe la inspección correspondiente, estando integrada por Antonio González Roca y Miguel Díaz Ferreira.
Esta comisión en fecha 24/06/1877 informará: ***"La embarcación que se clasifica chata por el interesado lo es realidad por su construcción, capacidad, destino, es todo cuanto tiene que informar la comisión que suscribe"***, y de esta manera en fecha 02/07/1877 la Junta resuelve expedir al Sr. Vivas la patente solicitada. (Exp. 85/1877 Junta Eco. Administrativa)
Al año siguiente, nuevamente se vuelve al tema de las patentes, cuando el 17/08/1878, el Revisor de Patentes

de Rodados Sr. Nereo Bonay, eleva un informe a la Junta en el cual expresa: ***"En cumplimiento del cometido que desempeño, paso a revisar las patentes de las embarcaciones que se ocupan en el tráfico del paso del Río Negro frente a esta ciudad.***

Al efectuar la compulsación de esas patentes me he encontrado que Don José Vivas y Don Bautista Echetto están munidos de patentes de dos chatas que no les corresponde, toda vez que ellos, en lugar de estas poseen dos Balsas destinadas al servicio público, teniendo además dos botes sin patente, alegando ser remolcadores de dichas Balsas.

Precisamente los dos botes mencionados no presentan el servicio exclusivo de las Balsas en cuestión, por cuando aquellos son destinados igualmente al tráfico diario de pasajeros, etc.

Esta circunstancia pues, me coloca en el forzoso caso de dar cuenta, como doy a esa corporación, a fin de que ella, celosa de que no se desfrauden los derechos municipales, ordene la inmediata inspección por peritos de esas Balsas, maliciosamente calificadas de Chatas por los interesados"

La Junta en fecha 04/09/1878, resuelve pasar el expediente al municipal Sr. Reffino, para que junto a dos peritos informen si son chatas o balsas las embarcaciones a las que se refería el Revisador de Patentes y por otro lado también resuelve que el Sr. Vivas debía sacar patente por sus botes.

La comisión formada por Albino Reffino y los peritos Juan Solé o Soler y Martín Yern informará luego de haber concurrido al paraje donde existían las embarcaciones de los señores Vivas y Echetto resultando que ***"… hay dos balsas (aunque pequeñas) y otra que puede titularse mixta, por cuando es una chalana con cubierta y baranda, pero que no puede titularse balsa".***

La Junta, dado que del informe resultaba que dos de las embarcaciones que habían sido patentadas como Chatas eran Balsas, intima a los Señores Vivas y Echetto el pago de las patentes que le correspondía, más una multa por incumplimiento.

El 26/09/1878 José Vivas, al notificarse de la resolución expresa: ***"… que únicamente le pertenece la embarcación mixta, que las otras balsas son del Sr. Echetto y Cía.; en cuanto a los botes, uno solamente le pertenece a él, el otro a Echetto y Cía."***

El 16/10/1878 José Vivas, presenta una nota reclamando lo resuelto por la Junta y entre otros términos manifiesta: ***"He sido notificado para que saque patente de un bote de mi propiedad que se ocupa en el servicio exclusivo de remolcar la chata también de mi propiedad, pues es el único motor o medio que tiene la chata de poder transportar pasajeros de una costa a otra del Río y con ese motivo no puede dedicarse a otra ocupación, siendo mentira lo que asegura el Sr. Revisador en su denuncia de que mi bote se dedica al servicio de pasajeros.***

Como esa ilustrada Comisión se apercibirá es de práctica aquí y en todos los países que una embarcación mayor tenga una pequeña para poder remolcar y todo aquel servicio que es indispensable, sin pagar patente ni tonelaje, pues la Balsa de Liebig´s tiene cuatro embarcaciones menores al servicio de ella, lo mismo en Dolores y aquí mismo en el paso hay dos botes que trabajan uno con el Nº 153 y el otro sin número, sin que haya constancia alguna en esa Secretaría de haber sacado patentes, por lo que vengo a pedir a esa honorable Comisión la reconsideración de su orden de que mi remolcador saque patente".

La Junta no da lugar al reclamo, y en fecha 21/10/1878 el Sr. Vivas sacó patente y pagó la multa impuesta. (Exp. 147/1878 Junta Eco. Administrativa)

En cuanto a las famosas patentes, las mismas fueron creadas por Ley Especial del 20 de julio de 1869, correspondiendo abonarlas las embarcaciones de pasajes en los río y arroyos, surgiendo esa información en escrito realizado por la Contaduría General del Estado, cuando en fecha 06/11/1878, responde a la Junta Eco. Administrativa de Soriano sobre una consulta en relación a la multa impuesta al balsero José Vivas. (Exp. 42/1878 Junta Eco. Administrativa)

La multa que se quería aplicar a José Vivas, como vimos anteriormente era por la patente del remolcador de la chata de su propiedad, la cual éste se negaba a sacar y por lo tanto la Junta lo multaba, pero según consta en el escrito de la Contaduría General antes mencionado: ***"… la ley no establece penalidad ninguna para los que dejen de sacar las patentes. Es un defecto de la ley…."***

En base a este informe, en fecha 25/11/1878, la Junta decreta devolver la multa reclamada al Sr. José Vivas. (Exp. 174/1878 Junta Eco. Administrativa)

CONTINUARÁ....


EN ESTE NÚMERO DE SORIANO FLUVIAL:
* Ing. Roberto Armenio: Un ingeniero de Giuseppe Garibaldi en el Río Negro
* Islotes en km. 105 del Río Negro
* Isla Las Cañas o Santellán o Salto Chico
* Balsas y botes en los pasos de Soriano